

STANISŁAW MAŃKOWSKI

OKRĘT PODWODNY

# ORZEL



WYDAWNICTWO MINISTERSTWA OBRONY NARODOWEJ



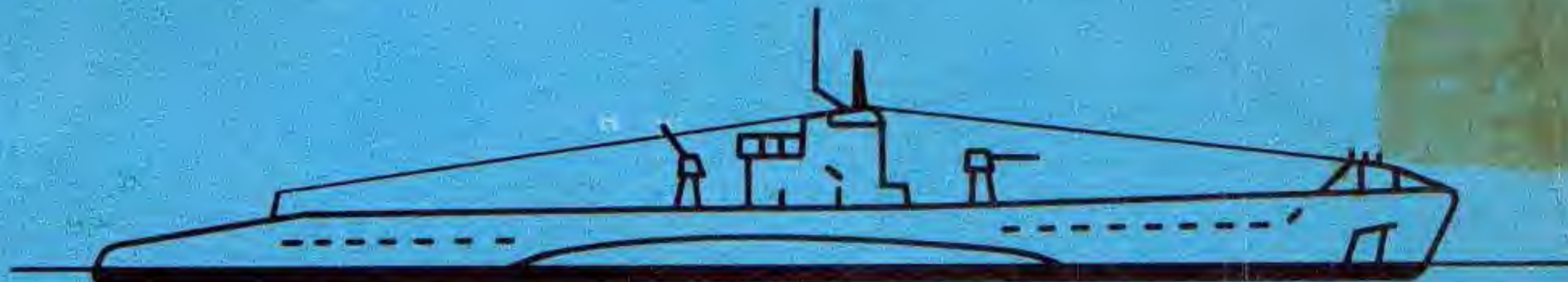
254/303 †

Niemcy



625/745 †

Typ VII B — Niemcy



974/1441 †

Narval — Francja  
Do tej podklasy należały  
polskie: *Ryś, Żbik, Wilk*



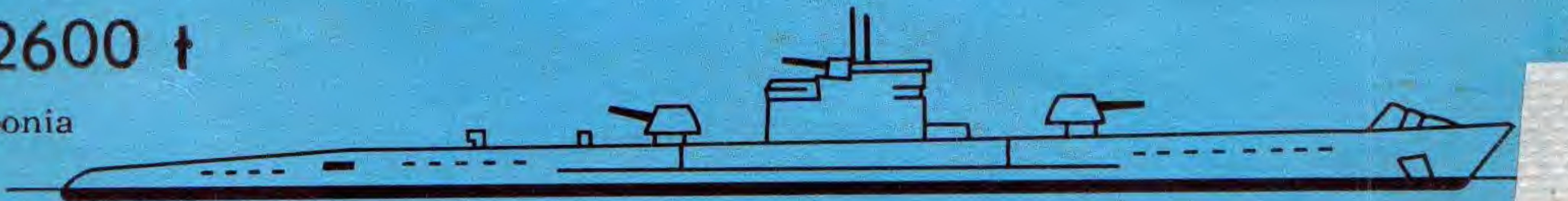
1110/1473 †

ORP Orzeł



1950/2600 †

J 8 — Japonia



SKD 359.41

Recenzent: TADEUSZ WYWERKA-PREKURAT

Redaktor: MARIA DOMAŃSKA

Okladkę projektował: ADAM WERKA

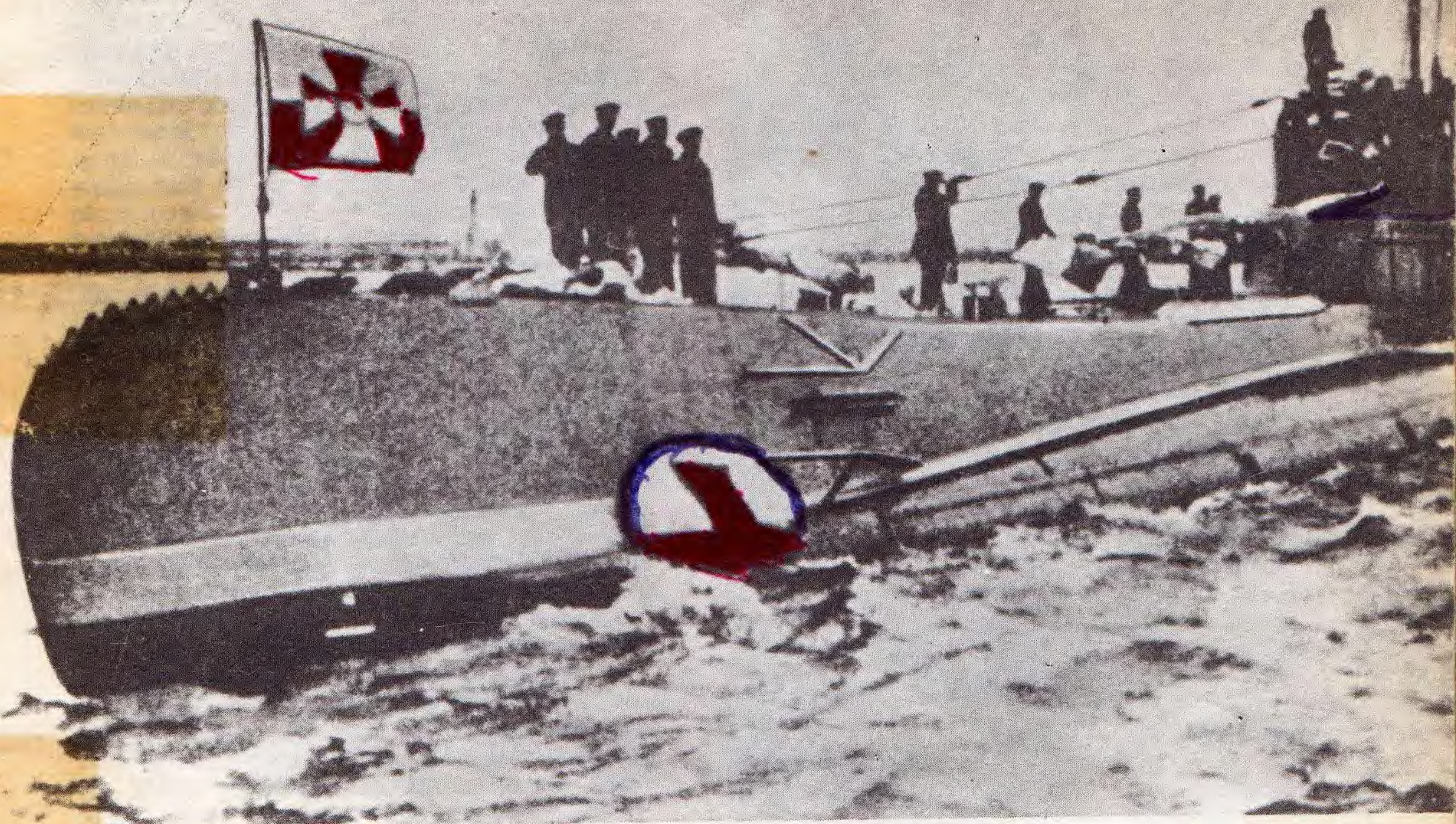
Opracowanie graficzne i plansze kolorowe:  
STANISŁAW CHORZEMSKI

Redaktor techniczny: ZYGMUNT PŁATEK

Korektor: WALDEMAR SKORUPKA

Sylwetki niektórych typowych okrętów  
podwodnych z lat II wojny światowej.  
Wśród nich ORP Orzeł





ORP Orzeł wchodzi do Gdyni — 10 lutego 1939 r.

*Zbrojski*

# Okręt podwodny **ORZEŁ**

## GENEZA ORŁA OKRĘTU RZECZYPOSPOLITEJ

10 lutego 1939 roku w pełnej gali banderowej wszedł do portu gdyńskiego polski okręt podwodny ORP Orzeł. Był to pierwszy rejs jednego z dwu okrętów podwodnych, wybudowanych w stocznich holenderskich.

Pierwszymi polskimi okrętami podwodnymi były *Ryś*, *Wilk* i *Żbik*, jednostki zbudowane w stocznich francuskich, do-

brze uzbrojone i o dużym zasięgu pływania. Ostatni z zamówionych w roku 1926 we Francji okrętów, ORP *Żbik*, przybył do Gdyni 19 maja roku 1932.

Przypomnijmy sobie pokrótce wydarzenia i klimat polityczny tamtego okresu.

Na przełomie lat dwudziestych i trzydziestych najostrzejszy kryzys gospodarczy o zasięgu światowym powoduje zmiany w polityce gospodarczej państw kapitalistycznych. W Europie zarysowuje się napięcie polityczne. W Niemczech rozwija się faszyzm.

W Polsce po odzyskaniu niepodległości zaczęto układać plany dotyczące rozbu-







stocznie angielskie, włoskie, amerykańskie, szwedzkie i Zjednoczenie Stoczni Holenderskich. Ostatecznie pod koniec roku 1935 Polska Misja Handlowa przeprowadza w Holandii pertraktacje w sprawie budowy dwóch okrętów podwodnych. 29 stycznia 1936 r. admirał Świrski podpisuje w imieniu rządu polskiego umowę ze stoczną Koninklijke Maatschappij „de Schelde”.

Była to dla nas transakcja korzystna. Okręt miał być wybudowany w ciągu 3 lat, przy czym 85 procent kosztów budowy zostało pokryte z eksportu do Holandii polskich ziemiopłodów. Na pozostałe 15 procent sumy składały się towary dostarczone z Polski: między innymi stal, blacha, kable, połowa silników elektrycznych, akumulatory, torpedy, część wyposażenia radiowego i wyposażenie kwatremistrzowskie. Projekt był dokładny i, jak się okazało, solidnie realizowany. Okręt stał się najlepszą wizytówką stoczni. Jeszcze w 1952 roku w ogłoszeniach reklamowych Zjednoczenie Stoczni Holenderskich powoływało się na *the famous submarine Orzeł* — sławny okręt podwodny *Orzeł*.

Należy dodać, że w tym czasie Holandia należała do krajów przodujących w budowie okrętów, szczególnie podwodnych. Przyczynił się do tego między innymi fakt, że postanowieniem traktatu wersalskiego po I wojnie światowej w Niemczech obowiązywał zakaz posiadania i budowy okrętów podwodnych. W związku z tym stocznie holenderskie, nie wypierane na rynku przez Niemców, miały możliwość rozwinięcia myśli konstrukcyjnej i budownictwa okrętów podwodnych.

#### ORP ORZEŁ — DAR NARODU

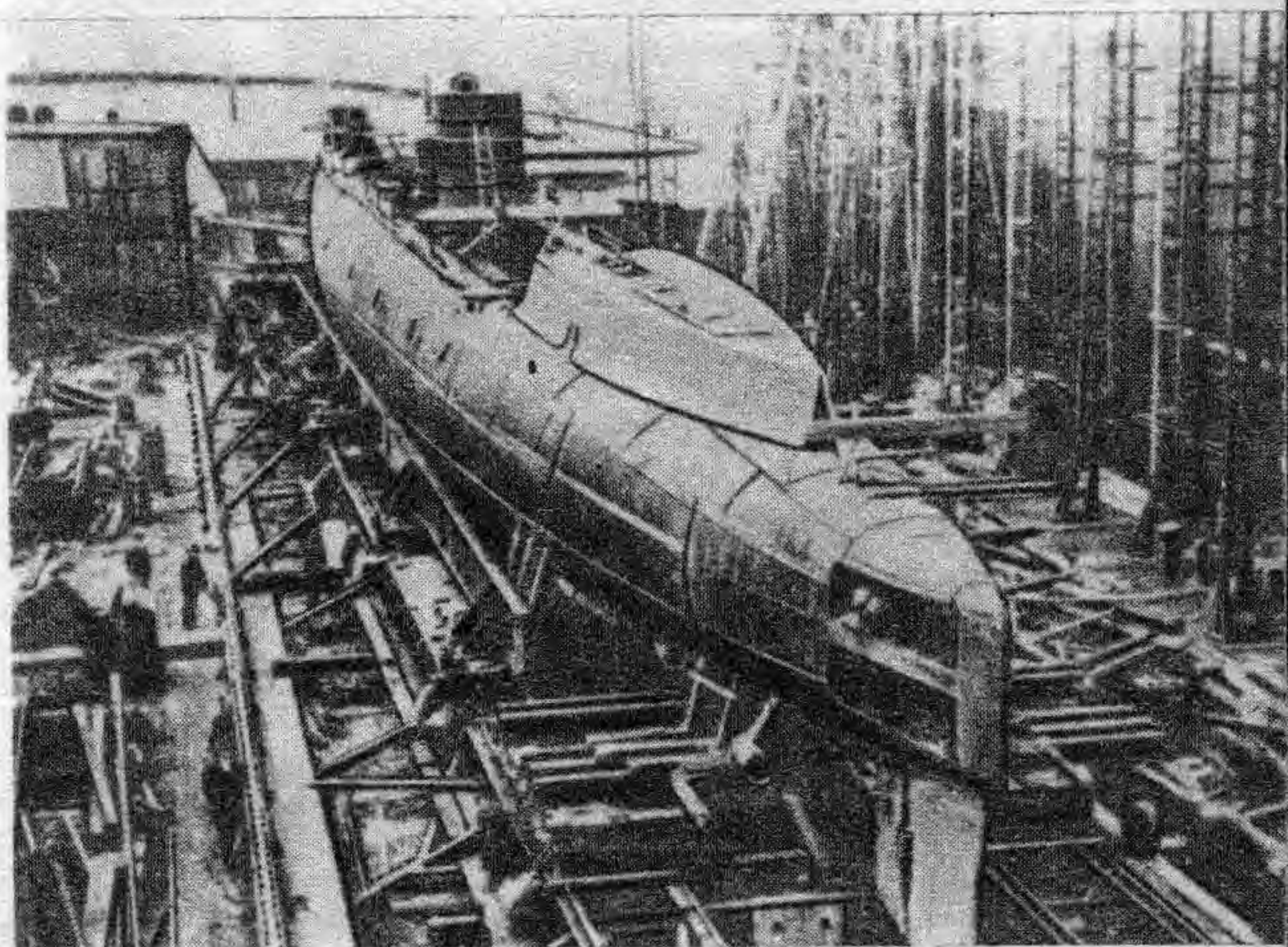
Polski okręt miał być dalszym rozwinięciem doskonałego holenderskiego okrętu podwodnego *K-XVIII*, zbudowanego w 1932 roku, który na przełomie lat 1934/35 przebył samotnie trasę około 24 000 mil morskich wokół przylądka Horn w Ameryce Południowej. W czasie drugiej wojny światowej został uszkodzony w bitwie z Japończykami pod Balikpapan, a następnie zniszczony w porcie Surabaja na Jawie w dniu 2 marca 1942 roku.

Założenia taktyczno-techniczne *Orla* opracował Wydział Budowy Okrętów Kierownictwa Marynarki Wojennej RP, uwzględniając wnioski wynikające z dotychczasowej eksploatacji trzech naszych okrętów podwodnych. Projekt wstępny wykonała grupa konstruktorów, w której ze strony polskiej wzięli udział kmdr por.

inż. Kamieński i inż. Aleksander Potyrała. Inżynier Potyrała, członek polskiej delegacji w Hadze, był projektantem trałowców typu *Jaskółka* i ścigacza *Batory* (po wojnie, w 1945 r. został profesorem na Wydziale Budowy Okrętów Politechniki Gdańskiej). Ze strony holenderskiego biura konstrukcyjnego w zespole pracowali inż. Guning i inż. Jaeger.

Wyporność nawodna okrętu wynosiła 1110 ton, podwodna — 1473 tony. Długość całkowita 84 m, szerokość 6,7 m. Zanurzenie standardowe — 4,17 m. Maksymalna głębokość zanurzania — do 100 m. Maksymalna prędkość nawodna — 20 węzłów,\* podwodna — nie mniej niż 9 węzłów. Zasięg nawodny — 7000 mil morskich przy prędkości 5 węzłów.

Uzbrojenie okrętu było dobre. W projekcie przewidziano dwanaście wyrzutni torpedowych kal. 550 mm, przystosowanych także do strzelania torpedami angielskimi kal. 533 mm.



Orzeł w budowie

skimi kal. 533 mm. Cztery wyrzutnie obracalne umieszczone były w międzypokładzie przed i za kioskiem. Okręt zabierał 20 torped — 12 w wyrzutniach i 8 zapasowych: po cztery na dziobie i rufie. Podstawą uzbrojenia torpedowego były torpedy francuskie typu 1924 V o wymiarach 6630×550 mm i ciężarze całkowitym 1490 kg, przy ciężarze ładunku wybuchowego 310 kg oraz maksymalnej prędkości 44 węzły i zasięgu 7000 m. Działo morskie kal. 105 mm szwedzkiej marki Bofors, osłonięte maską przylegającą do kiosku, dwa działka przeciwlotnicze kal. 40 mm Bofors, chowane w wodoszczelnej „studni”,

\* 1 węzeł — miara prędkości okrętu równa się 1 mili morskiej na godzinę (mila morska = 1852 m).



**Zestawienie danych taktyczno-technicznych generacji okrętów podwodnych typu „Orzeł”**

Dane taktyczno-techniczne	Okręt podwodny <i>K-XVIII</i>	ORP <i>Orzeł</i>	Wersja następna (nie zrealizowana)
Rok budowy	1930—33	1936—39	planowany dla Holandii: 1940
Stocznia	Dry Dock Co Rotterdam	De Schelde Vlissingen	Nederlandische Vereenigde Scheepsbouw Bureaux
Wymiary: długość szerokość zanurzenie	74,0 m 7,6 m 3,8 m	84,0 m 6,7 m 4,17 m	94,0 m 6,7 m 4,4 m
Wyporność: nawodna ( $D_n$ ) podwodna ( $D_p$ )	771 t 1008 t	1110 t 1473 t	1250 t 1600 t
Uzbrojenie (liczba $\times$ kal. w mm): działa  wyrzutnie torpedowe  torpedy	1 $\times$ 88 2 $\times$ 40 plot  4 $\times$ 533 (dziób) 2 $\times$ 533 (rufa) 2 $\times$ 533 (pokład) 14 szt.	1 $\times$ 105 2 $\times$ 40 plot 2 $\times$ 13,2 nkm 4 $\times$ 550 (dziób) 4 $\times$ 550 (rufa) 4 $\times$ 550 (pokład) 20 szt.	1 $\times$ 101 2 $\times$ 40 plot  6 $\times$ 533 (dziób) 2 $\times$ 533 (rufa) 16 szt.
Zasięg krążowniczy nawod- ny (w milach morskich)	7000 przy prędkości 9 w	7000 przy prędkości 10 w	ok. 10 000
Średnica kadłuba mocnego	—	4,3 m	4,3 m
Czas pływania podwodne- go (z prędkością 5 węz- łów)	ok. 17 godz.	20 godz.	—
Moc silników: spalinowych elektrycznych	3200 KM 1000 KM	4740 KM 1100 KM	5000 KM 1400 KM
Współczynnik pływalności: $\frac{D_p - D_n}{D_n} [\%]$	30,7	32,7	28,0



znajdującej się w kiosku, i podwójny wielkokalibrowy karabin maszynowy kal. 13,2 mm Hotchkiss stanowiły uzbrojenie artyleryjskie.

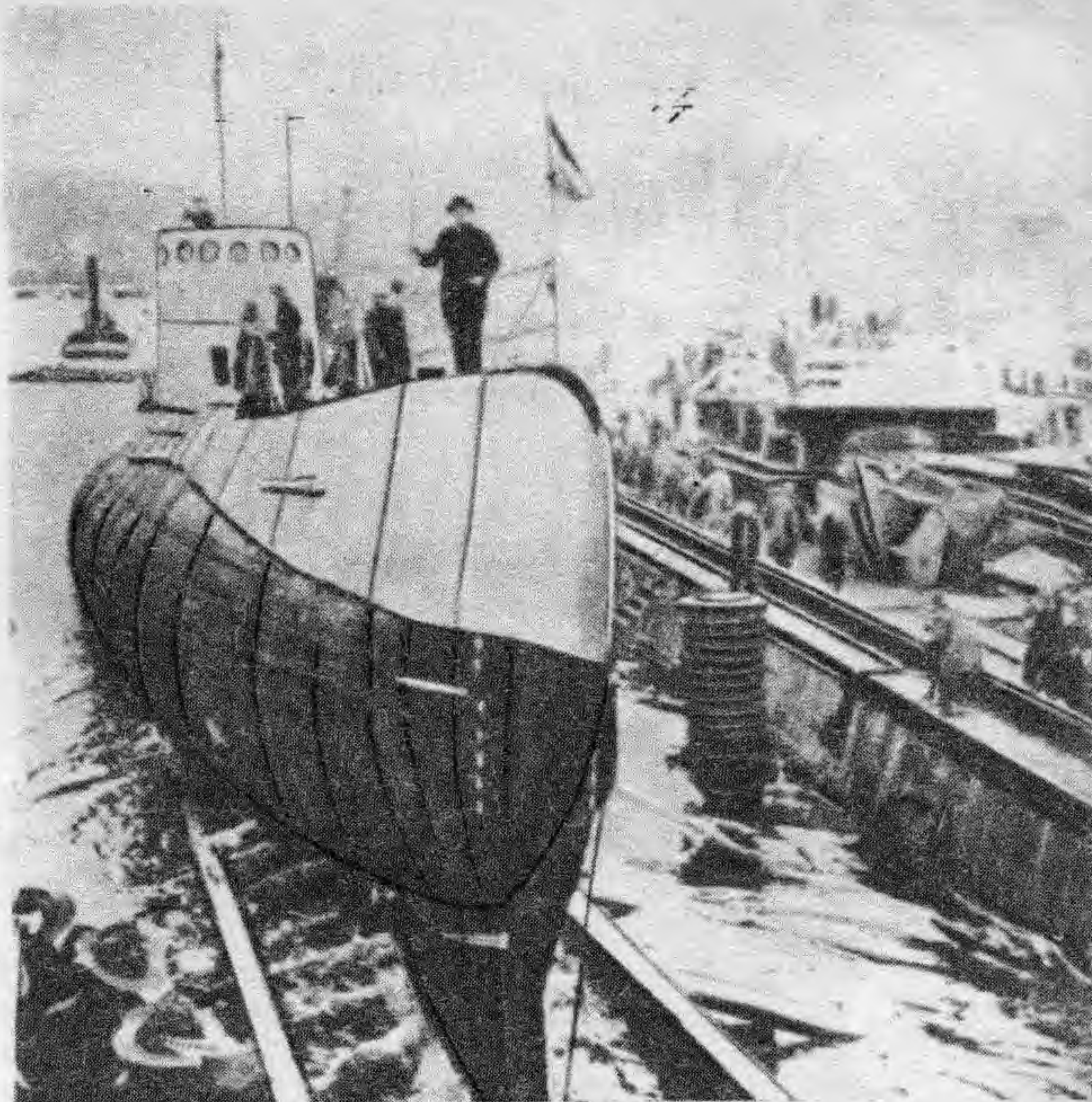
Projektowano umieszczenie wodnosamolotu w wodoszczelnym hangarze na pokładzie, podobnie jak na angielskim okręcie podwodnym typu M-2. Zrezygnowano jednak z tego, ponieważ wymagałoby to rozbudowania sylwetki nawodnej; jednocześnie przyczyniłoby się to do zmniejszenia stateczności, która w myśl założeń powinna być wystarczająca do operowania na oceanie w każdych warunkach atmosferycznych.

Okręt obliczony był na daleki zasięg pływania. W związku z tym zabierał 67,5 tony paliwa do napędu silników głównych, tj. ponad 6 proc. wyporności nawodnej, co wystarczało na 700 godzin pracy silników przy prędkości ekonomicznej 10 węzłów, a więc na cały miesiąc rejsu, bez zawijania do portu. Silne uzbrojenie nawodne: artyleria i torpedy, mogło pozwolić na walkę z mniejszymi okrętami i uzbrojonymi statkami handlowymi bez konieczności zanurzenia okrętu. Należy dodać, że wyrzutni nawodnych nie użyto nigdy, nawet w celach ćwiczebnych, w obawie przed utratą stateczności w chwili odpalenia torped. Silnie rozwinięte uzbrojenie przeciwlotnicze *Orla* było wynikiem ówczesnych poglądów, że w przyszłej wojnie na morzu będzie użyta znaczna ilość samolotów, które staną się niebezpiecznym przeciwnikiem okrętów\*. W tym kontekście można stwierdzić, że uzbrojenie *Orla* było dobre.

W stosunku do okrętów produkcji francuskiej *Orzeł* miał pewną ilość poważnych ulepszeń, wniesionych przez stronę polską, a opracowanych wspólnymi siłami polsko-holenderskimi. Należy tu wymienić przede wszystkim rozkład pomieszczeń zgodny z rozkładem bojowym okrętu, co umożliwiałoby szybsze wykonanie alarmu bojowego niż na okrętach typu *Wilk*.

W zakresie konstrukcji nowatorskim rozwiązaniem, przyjętym następnie w budowie wszystkich okrętów podwodnych, było przeniesienie wręgów na zewnętrzną stronę kadłuba mocnego (patrz przekrój okrętu). Dzięki temu uzyskano więcej przestrzeni wewnątrzkadłubowej, bez zwiększania jego średnicy, co z kolei pociągnęłoby za sobą pogrubienie blach

\* Prognozy okazały się realistyczne, bo w czasie II wojny światowej 26% okrętów podwodnych utraconych przez walczące strony zostało zniszczonych przez lotnictwo; samoloty alianckie zniszczyły około 90 okrętów podwodnych III Rzeszy. Doświadczenia wojny wykazały, że okręt podwodny nie powinien wchodzić się w walkę z samolotami.

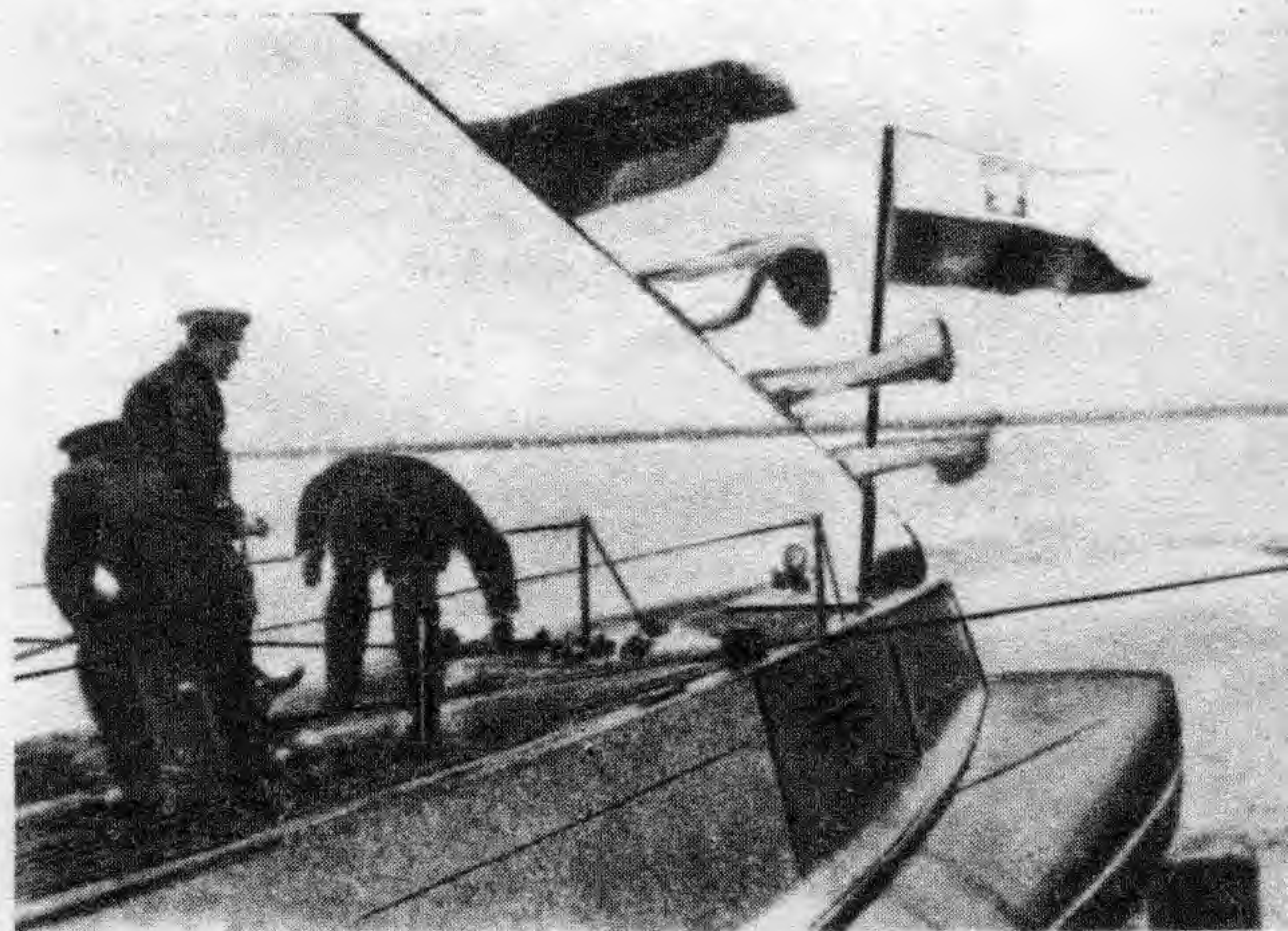


*Orzeł* spływa na wodę

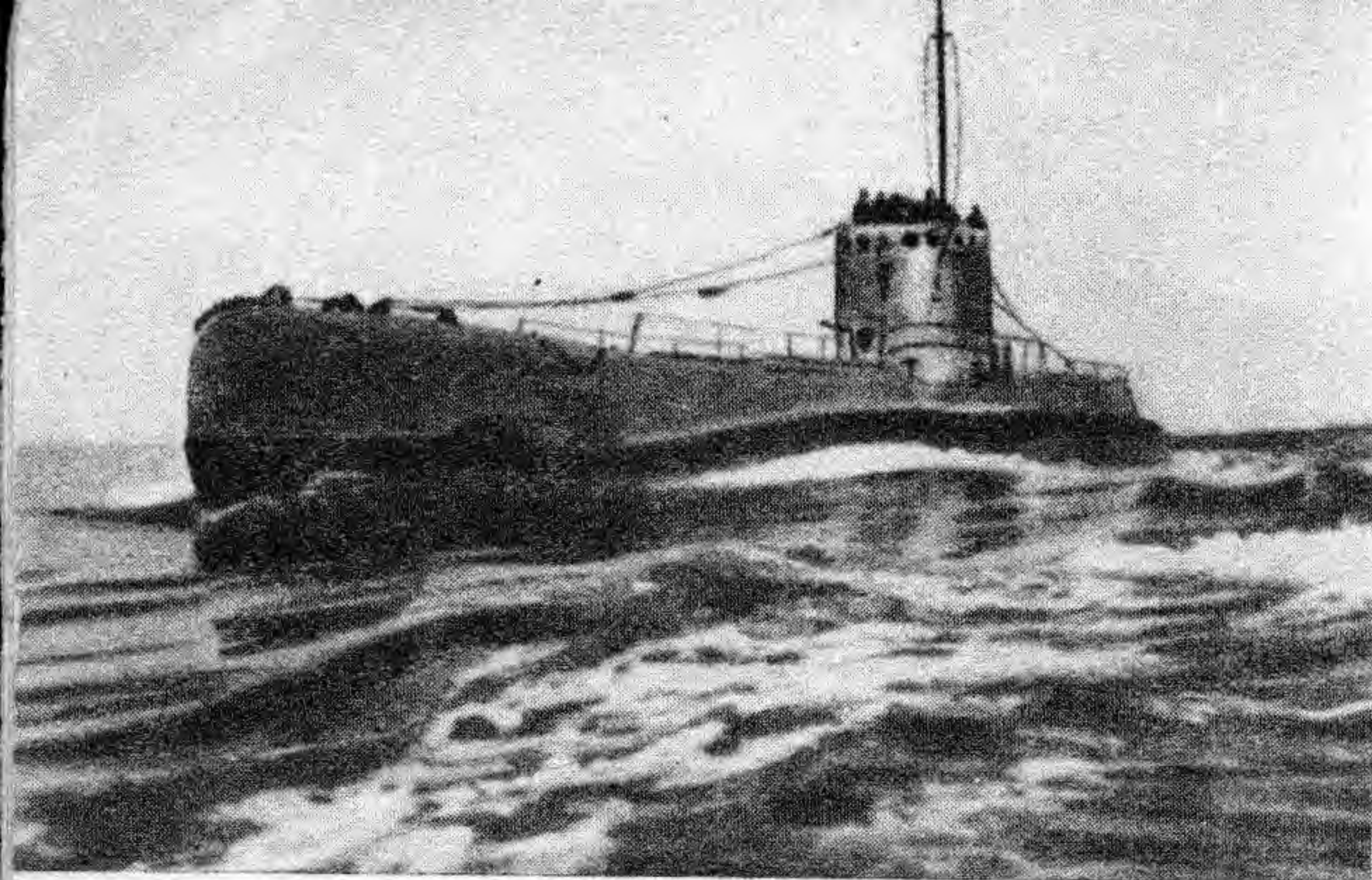
poszycia. Ponadto zastosowano spawanie kiosku i elementów wyposażenia ze stali, co znów pozwoliło na dalsze zmniejszenie ciężaru konstrukcji i spowodowało jej wzmocnienie. Jak wykazały doświadczenia II wojny światowej, połączenia spawane są znacznie odporniejsze na wybuchy od połączeń nitowanych.

W zakresie uzbrojenia nowością było wprowadzenie wkładek kalibrujących wyrzutnie torpedowe z 550 mm na 533 mm oraz usytuowanie działka przeciwlotniczego w wodoszczelnej „studni”, znajdującej się w kiosku, które gotowe do strzału wysuwano hydraulicznie wraz

Fragment rufy *Orla* podczas cumowania okrętu w Gdyni 10 lutego 1939 r.







**Orzeł w ostatnich dniach przed wybuchem wojny...**

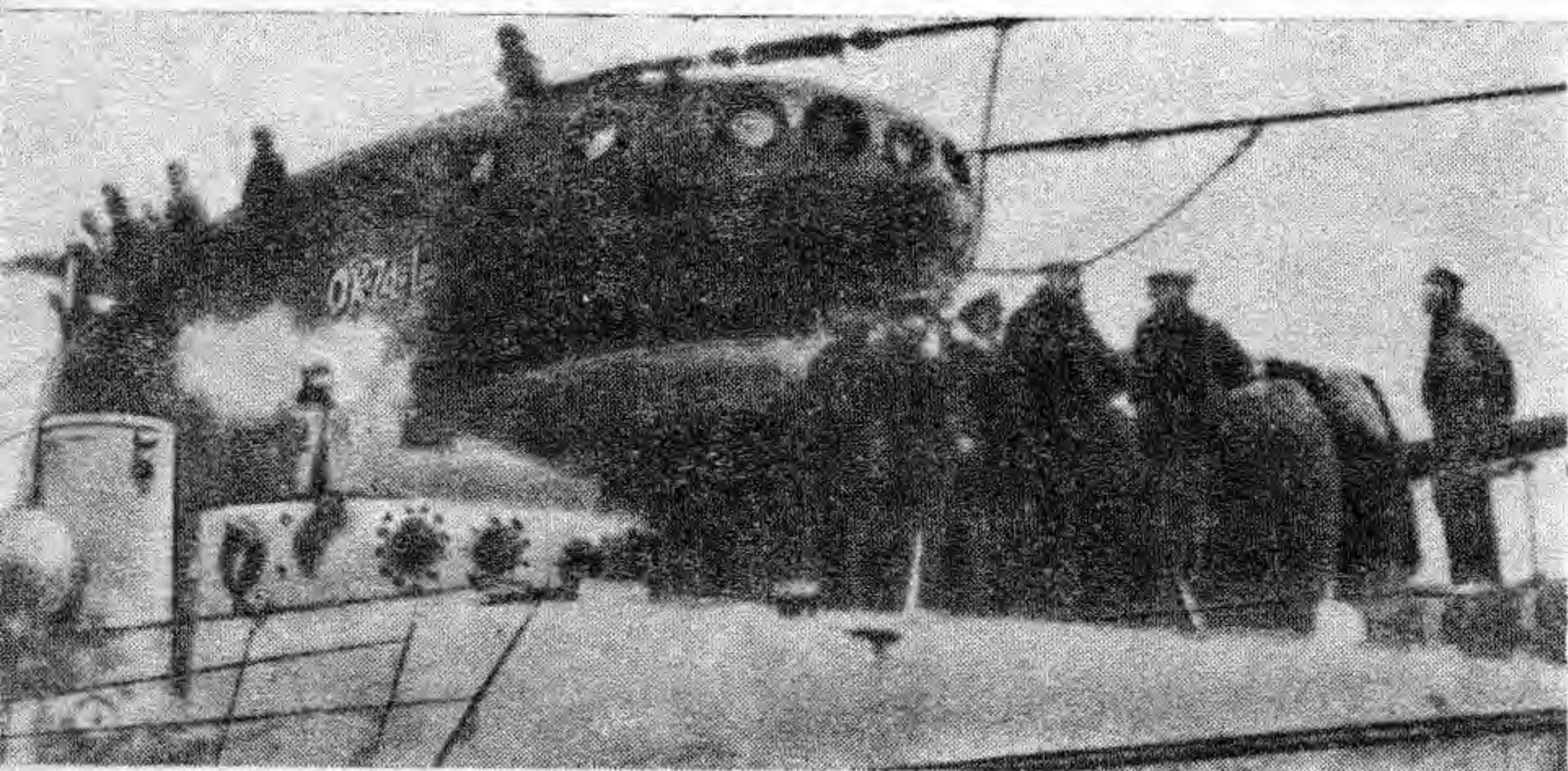
z obsługą na zewnątrz studni, natychmiast po wynurzeniu okrętu.

Należy podkreślić, że wszystkie klapy, włazy, stery oraz peryskopy, obsługiwane na innych okrętach ręcznie lub silnikami elektrycznymi, na *Orle* uruchamiano hydraulicznie, poprzez odpowiednie siłowniki. Rozwiązanie to zostało podchwyczone przez konstruktorów i znalazło powszechne zastosowanie na okrętach podwodnych w końcowych latach II wojny światowej i pozostało do dnia dzisiejszego.

Wszystkie te ulepszenia pozwoliły na zainstalowanie siłowni o dużej mocy i zwiększenie zasięgu krążowniczego, przy równoczesnym zapewnieniu komfortowych, jak na okręt podwodny, warunków bytowych załogi.

Okręt budowany był w stoczni „De Schelde” w Vlissingen, gdzie 14 sierpnia 1936 roku położono stępkę okrętu, a 14 maja następnego roku ukończono kadłub i rozpoczęto montaż elektrycznych silników napędowych, zakończony na początku listopada 1937 roku. Uroczysty chrzest i wodowanie okrętu odbyło się 15 stycznia 1938 roku. Na uroczystość przybyła duża grupa przedstawicieli rzą-

**...i na redzie Tallinna — przy burcie kuter estoński**



du, wyższych oficerów i działaczy z Polski, przedstawiciele prasy, radia, polscy dyplomaci akredytowani w Holandii i Polonia holenderska. Holandię reprezentowały miejscowe władze, admiralicja, przedstawiciele przemysłu i żeglugi oraz stoczniozcy z rodzimej stoczni. Chrzestu okrętu dokonała małżonka generała Kazimierza Sosnkowskiego, ówczesnego Inspektora Armii Polskiej. Padły uroczyste słowa formuły... — nadaję Ci imię *Orzeł*. Kompania honorowa holenderskiej marynarki wojennej oddała honory wojskowe, a reprezentacyjna orkiestra odegrała hymny obu państw. Ale wtedy okręt zaciął się na pochylni i dopiero za pomocą dwu lokomotyw udało się dopomóc kadłubowi do zejścia. W holenderskiej prasie podano, że „po godzinie wahania zdecydował się polski orzeł opuścić swe stalowe gniazdo i stać się orłem morskim”. Za to później w swoim burzliwym żywocie bojowym nie zawahał się nigdy.

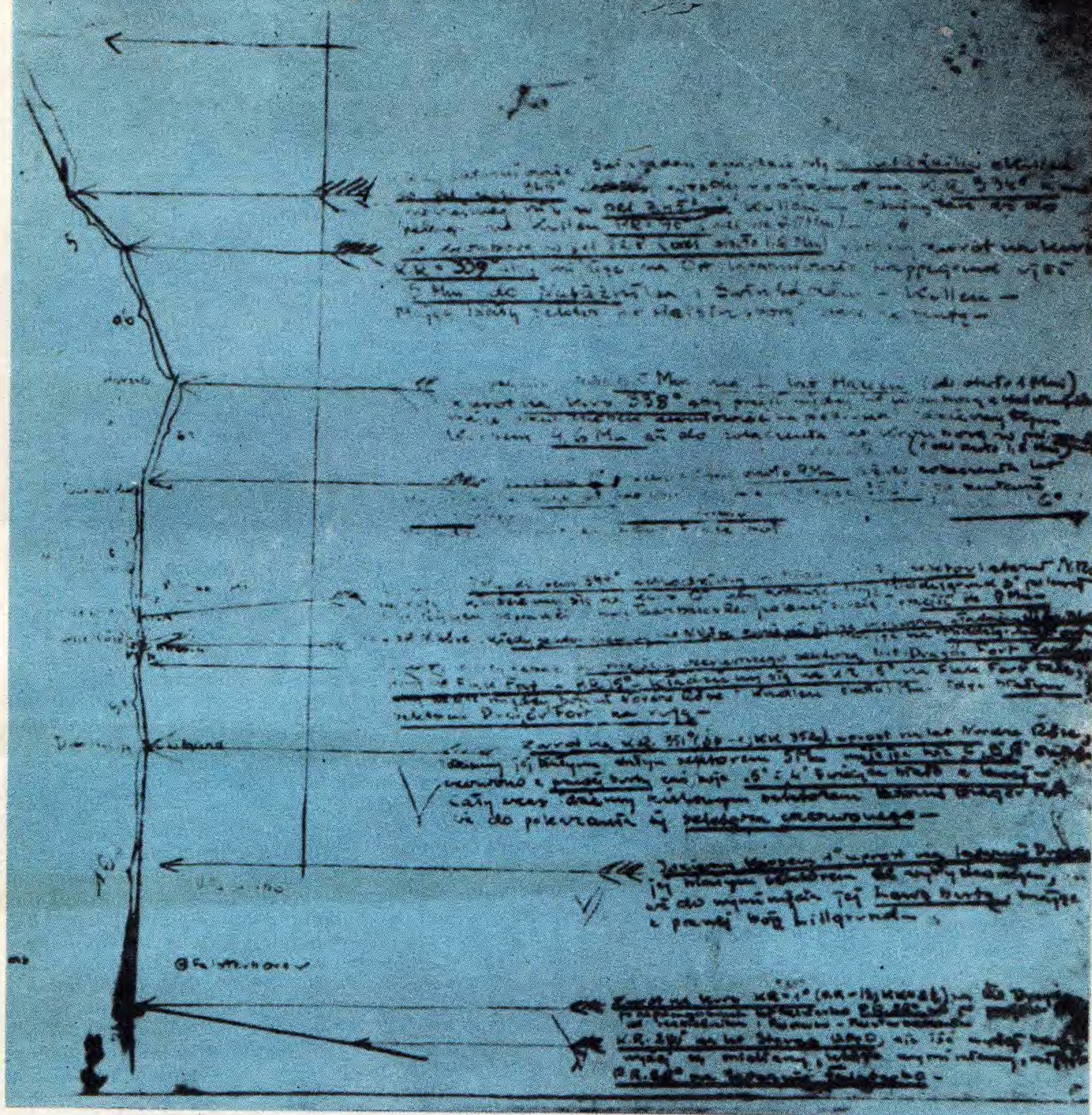
Po wodowaniu nastąpiła część montażowo-wyposażeniowa budowy. Do czerwca zakończono instalowanie czterech baterii akumulatorów, przeznaczonych do zasilania silników elektrycznych w pływaniu podwodnym; baterie były połączone szeregowo po dwie i rozdzielone na dwie sekcje, dające napięcie zasilania 180 V prądu stałego przy pojemności 10 000 amperogodzin. W kolejności zmontowano główne silniki napędowe Diesla w siłowni spalinowej.

Okręt budowano w szerokiej kooperacji z innymi krajami. Dwa silniki spalinowe zbudowano na miejscu według licencji szwajcarskiej fabryki Sulcera. Były to silniki typu 6 QD 42 o mocy ciągłej 2370 KM i mocy szczytowej 2480 KM każdy, przy 265 obrotach na minutę. Dwa główne silniki elektryczne na prąd stały o napięciu 170 V, każdy o mocy maksymalnej 750 KM, dostarczyła również firma szwajcarska Brown-Boveri. Wały śrubowe były produkcji czechosłowackiej, działa szwedzkie, enkaemy francuskie, a część wyposażenia nawigacyjnego, w tym żyrokompasy — niemieckie.

23 sierpnia 1938 roku, w dwa lata po położeniu stępki, *Orzeł* wyszedł na pierwsze próby w morzu, które trwały aż do końca roku. Z prób wynikało, że okręt osiąga maksymalną prędkość nawodną 19,44 węzła, a podwodną 8,9 węzła, tzn. minimalnie mniej od założeń projektowych. Próby zanurzania do głębokości 80 m odbyły się w Oslo-fiordzie w Norwegii, w bazie norweskiej marynarki wojennej Horten, gdzie polski okręt spotkał się z uznaniem.

2 lutego 1939 roku podniesiono na *Orle* polską banderę, a w trzy dni później





Orientacyjny szkic drogi wykonany przez ppor. Mariana T. Mokrskiego

Zbrojski

udał się on pod dowództwem kmdr. ppor. Henryka Kłoczowskiego w swój pierwszy rejs do Gdyni. 10 lutego, w dzień święta Marynarki Wojennej (w 19 rocznicę pierwszych zaślubin z morzem, 10 lutego 1920 r., kiedy to front Północno-Wschodni pod dowództwem gen. Józefa Hallera dotarł do wybrzeża), ORP Orzeł zaprezentował się w pełnej gali banderowej społeczeństwu, które go ufundowało.

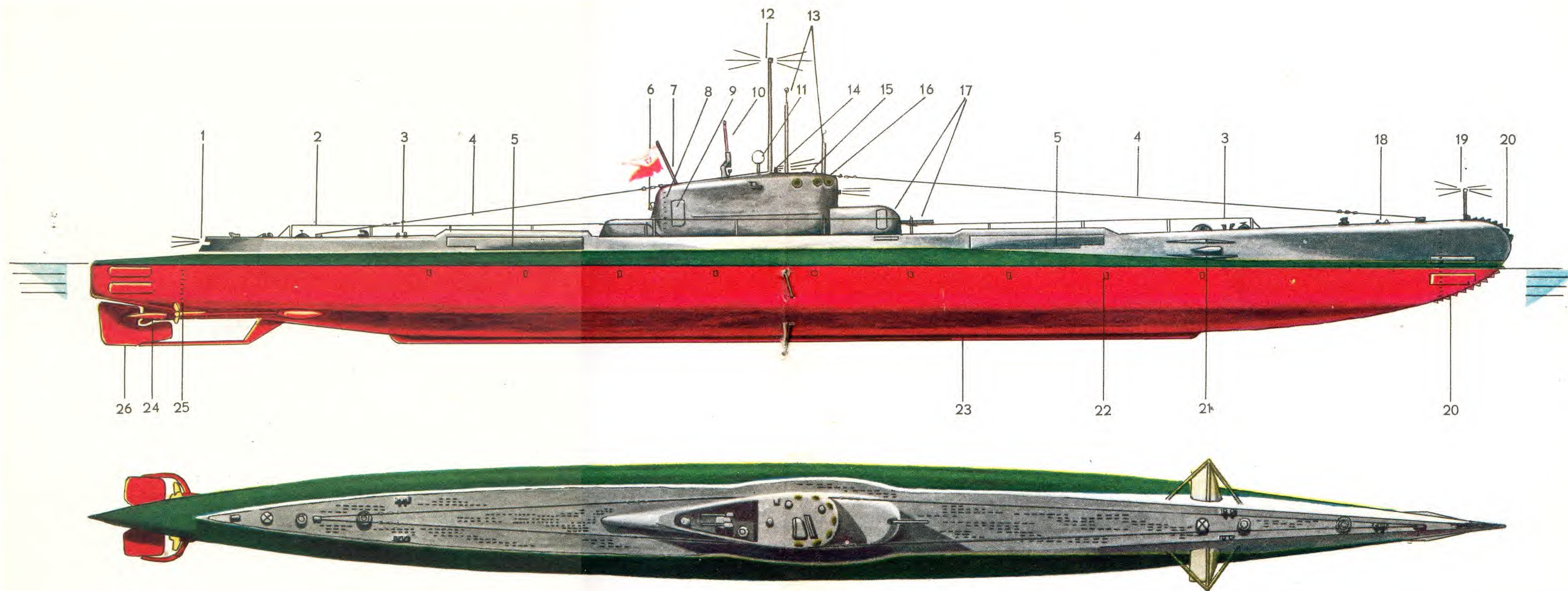
Okręt został przekazany Polskiej Marynarce Wojennej z półrocznym opóźnieniem w stosunku do terminu umowy, ale biorąc pod uwagę solidne wykonanie, szeroką kooperację i nowatorstwo rozwiązań konstrukcyjnych, opóźnienie nie było zbyt

duże. Należy dodać, że siostrzany okręt ORP Sęp został wcielony do Marynarki Wojennej w dniu 16 kwietnia 1939 r.

Po przybyciu do kraju ORP Orzeł wszedł w skład dywizjonu okrętów podwodnych, który stacjonował na Helu, a załoga przystąpiła do treningów i rejsów patrolowych. Liczyła 61 ludzi, w tym 5 oficerów: dowódca, zastępca dowódcy, oficer nawigacyjny, oficer broni podwodnej, oficer mechanik oraz 56 podoficerów i marynarzy różnych specjalności.

Schemat organizacyjny Orła oparty był na podziale okrętu na działy, do których przydzielone były grupy poszczególnych specjalistów, pełniących służbę zarówno

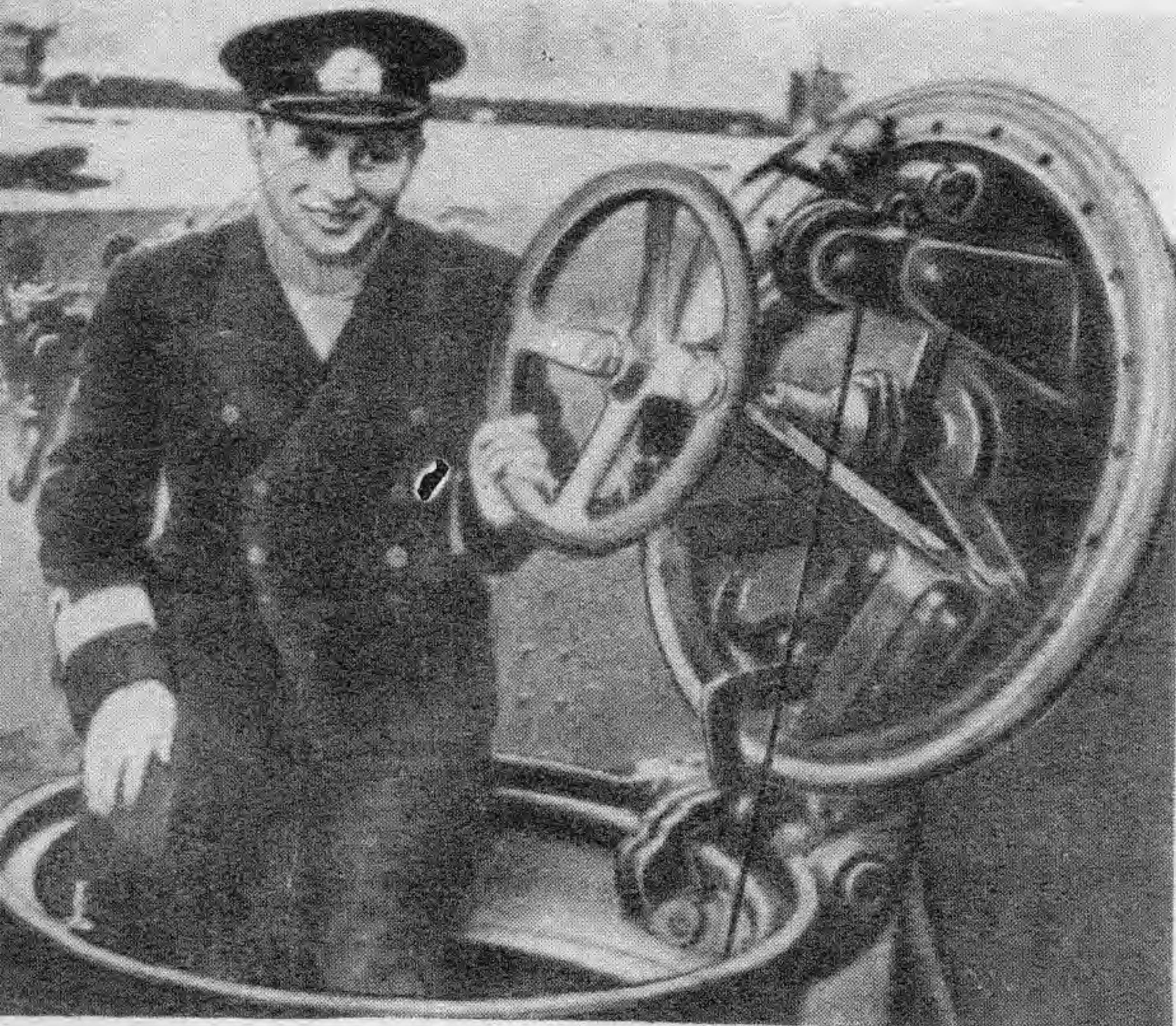




# OKRĘT PODWODNY ORP ORZEŁ

- |  |   |   |   |
|--|---|---|---|
| 1 — światło rufowe                                   | 8 — wejście na kiosk                            | 16 — kiosk  | 21 — dziobowy ster głębokości wraz z osłonami         |
| 2 — reling   | 9 — drzwi do łazienki pokładowej                | 17 — maska działa i działo morskie 1×105          | 22 — kłapa odwietrznika balastów w kadłubie podwójnym |
| 3 — polery cumownicze                                | 10 — działo przeciwlotnicze 2×40                | 18 — przewłoka holownicza                         | 23 — stępka zewnętrzna (kil)                          |
| 4 — wanty przeciwmieinowe                            | 11 — radionamiernik                             | 19 — drzewce dziobowe ze światłem kotwicznym      | 24 — rufowy ster głębokości                           |
| 5 — osłona burtowa pokładowych wyrzutni torped 2×550 | 12 — maszt antenowy                             | 20 — przecinak (piła) przeciw zagrożdom sieciowym | 25 — skala zanurzenia kadłuba                         |
| 6 — dzwon okrętowy                                   | 13 — peryskopy                                  |   | 26 — ster kierunkowy                                  |
| 7 — drzewce banderowe z banderą w czasie ruchu       | 14 — reflektor okrętowy                         |   |   |
|  | 15 — osłona stanowiska obserwacyjnego nawodnego |   |   |





**Kpt. Jan Grudziński**

w „rozkładzie służby codziennej”, jak i w „rozkładzie bojowym”. Każdym działem okrętowym zawiadywał gospodarz działu w stopniu starszego podoficera albo, co zdarzało się rzadziej, bardzo dobrze wyszkolony i uzdolniony młodszy podoficer.

Na *Orle* były następujące działy, uszeregowane według kolejności:

- 1 — dział bosmana okrętowego;
- 2 — dział broni podwodnej:
  - grupa dziobowych aparatów torpedowych,
  - grupa rufowych aparatów torpedowych;
- 3 — dział artylerii
  - działon działu głównego,
  - działon przeciwlotniczy;
- 4 — dział łączności;
- 5 — dział sygnalizacji;
- 6 — dział maszynowy:
  - grupa prawego silnika,
  - grupa lewego silnika,
  - grupa mechanizmów pomocniczych z wyodrębnionymi specjalistami: do obsługi urządzeń hydraulicznych i urządzeń sprężonego powietrza tzw. „drużyna szasowania”;
- 7 — dział drenażowy;
- 8 — dział elektryczny:
  - grupa I baterii akumulatorów,
  - grupa II baterii akumulatorów,
  - grupa sieci oświetleniowej;
- 9 — nurkowie okrętowi.

Na morzu *Orzeł* spotykał się z częstymi prowokacjami ze strony okrętów i statków niemieckich, a szczególnie lotnictwa wojskowego III Rzeszy. Od 24 sierpnia 1939 r., tzn. od dnia zarządzenia mobilizacji, okręt był gotowy do bojowego wyjścia w morze. Znajdowało się na nim wszystko niezbędne do walki i długotrwałego

rejsu. Okręt i załoga stanowili jednolity i wspaniały zespół. W dniu 1 września 1939 r. ORP *Orzeł* opuścił Gdynię.

## ORŁY — KOCHAJĄ WOLNOŚĆ

*Orzeł* wykonując plan oznaczony kryptonimem „Worek”, dotyczący bojowego ugrupowania i rozmieszczenia polskich okrętów wojennych, zajął w pierwszym dniu wojny wewnętrzny sektor Zatoki Gdańskiej na linii pozycyjnej Jastarnia — Gdańsk. Z usytuowania sektorów można



**Por. mar. Andrzej Piasecki — inicjator planu ucieczki Orła**

przypuszczać, że miał być utrzymywany w rezerwie z przewidywaniem możliwości zaatakowania niemieckiego liniowca Schleswig-Holstein, gdyby ten usiłował opuścić wody portu gdańskiego. Po dwóch dniach bezskutecznego patrolowania, w których okręt był dwukrotnie bombardowany z powietrza, i po nocnym spotkaniu z *Wilkiem*, dozorującym na trawersie cypla helskiego, dowódca *Orła* zdecydował



się przejść 4 września wieczorem na południowy akwen Gotlandii. Około 8 września okręt, idąc w zanurzeniu, wszedł na pole minowe, postawione prawdopodobnie przez Szwedów. Droga radiową z kraju napływały coraz gorsze wiadomości. Naród krwawił w walce z hitlerowskim najeźdźcą.

W tym czasie dowódca *Orła* kmdr ppor. Kłockowski zaniemógł, zachorowało też kilku marynarzy, a okręt po silnych bombardowaniach lotniczych wymagał nieznacznych napraw. 10 września Dowódca Floty kontradmirał Józef Unrug wyraził zgodę na wejście *Orła* do portu neutralnego lub na powrót na Hel. Kmdr. ppor. Kłockowski zdecydował się na zawinięcie do Tallinna, gdzie okręt dotarł 14 września wieczorem. Estończycy zgodzili się zrazu na przyjęcie *Orła*, stawiając warunek, że w ciągu doby musi on opuścić port.

Sytuacja uległa jednak komplikacji, ponieważ w myśl XIII konwencji haskiej okręt podwodny mógł opuścić port dopiero po upływie doby od wyjścia znajdującego się w porcie statku handlowego strony przeciwnika. W tallińskim porcie stał niemiecki statek handlowy *Thalatta*. 16 września władze estońskie zawiadomiły pisemnie kpt. mar. Jana Grudzińskiego, który po odejściu kmdr. ppor. Kłockowskiego do szpitala dowodził okrętem, że *Orzeł* został internowany. Był to akt bezprawny i sprzeczny z postanowieniami powyższej konwencji. Na nic się zdały protesty załogi. Estoński oficer prowokacyjnie zerwał z rufowego drzewca polską banderę wojenną. Okręt odholowano w głąb portu i pod osłoną silnej warty estońskiej zaczęto go rozbierać. Zabrano dziennik nawigacyjny, mapy, zamki od dział, amunicję artyleryjską, część torped i ręczną broń załogi.

Przez sobotę 16 i niedzielę 17 września załoga skutecznie sabotowała usiłowania Estończyków, przygotowując równocześnie okręt do ucieczki. W nocy z dnia 17 na 18 września około godz. 2, po obezwładnieniu dwóch wartowników i przecięciu dopływu prądu do oświetlenia nadbrzeży, uruchomiono silniki. Pękły nadpiłowane uprzednio cumy, okręt wypłynął. Ale ucieczkę dostrzeżono. Na uciekiniera skierowano światła nadbrzeżne i okrętowe. Zaczęto go ostrzeliwać z broni maszynowej. Okręt dziobem uderzył w molo. Na szczęście bez godnych uwagi uszkodzeń udało mu się wydostać na redę. Odezwała się ciężka artyleria nadbrzeżna, ale okręt już się zanurzył. Przeleżał na dnie zatoki cały dzień oczekując nocy, by w ciemności wynurzyć się i po naładowaniu akumulatorów ruszyć w samotny rejs.

Kpt. Grudziński zawiadomił drogą radiową Dowódcę Floty o udanej ucieczce.



**Ppor. mar. Marian Tadeusz Mokrski**

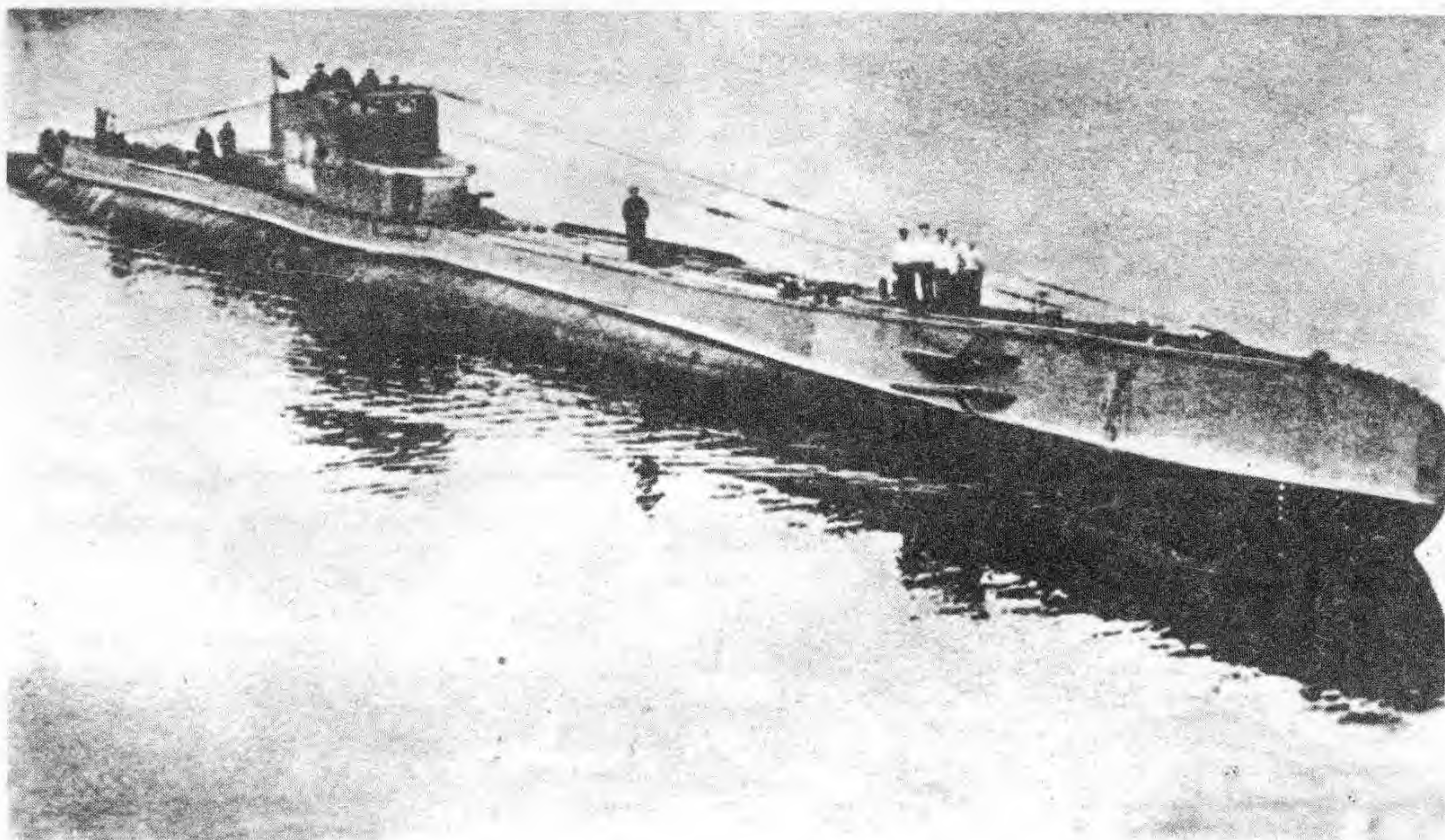
Przed świtem dnia 21 września odesłano łodzią okrętową do brzegu szwedzkiej wyspy Gotlandii dwóch wartowników estońskich, zabranych z Tallinna. 7 października kapitan Grudziński postanowił podjąć próbę przedarcia się do Anglii.

Na okręcie nie było map. Ppor. mar. Mokrski sporządził z pamięci odręcznie mapę Bałtyku i Cieśnin Duńskich, orientacyjny szkic drogi i mapę przejścia przez Sund, wykazując mistrzowskie opanowanie nawigacji i locji. Do tego czasu *Orzeł* operował na Bałtyku, ale nie znalazł celów dla pozostałych na okręcie sześciu torped. Próbuje raz zaatakować uzbrojony statek niemiecki, utknął na ławicy piaskowej, a podczas schodzenia z niej został zaatakowany przez wodnosamolot bombowy typu *Heinkel*.

***Orzeł* ze znakiem taktycznym 85-A po powrocie z patrolu 18 kwietnia 1940 r.**







Zdjęcie z żałobną obwódką, upamiętniające zaginionego Orła

Niemcy pilnowali *Orla* patrolując wody Bałtyku i Cieśnin Duńskich całymi zespołami dozorców. Mimo to 9 października wieczorem okręt znalazł się na wodach Cieśnin, zaminowanych i gęsto patrolowanych przez okręty niemieckie i szwedzkie. Idąc nocą z 9 na 10 października na powierzchni wody zawadził o mieliznę Drogden, na szczęście zszedł z niej niezauważony przez wrogie okręty. Następnego dnia okręt przeleżał na dnie Cieśnin na południowy wschód od wyspy Ven, około 30 m pod powierzchnią morza.

Dziesiątego wieczorem okręt znów fu-  
szył, płynąc po powierzchni. Około go-  
dziny 21.30 minął najwęższe miejsce Cieś-  
nin, gdzie szerokość nie przekracza 2 mil  
morskich, między duńskim miastem Hel-  
singør a szwedzkim miastem Helsingborg.  
Trudno tam przemknąć się niepostrzeże-  
nie, miejscami przechodzi się w odległoś-  
ci mniejszej niż jedna mila morska od  
brzegu. Po dwóch godzinach najbardziej  
niebezpiecznego odcinka rejsu *Orzeł* zna-  
lazł się w Kattegacie, jednej z cieśnin mię-  
dzy Danią a Szwecją, łączących Morze  
Bałtyckie z Morzem Północnym.

Od 11 października *Orzeł* patrolował wo-  
dy Skagerraku, kolejnej cieśniny w tym

rejonie, pragnąc znaleźć cel dla swoich  
torped. Idąc w zanurzeniu, po raz drugi  
w historii swojej ucieczki trafił na pole  
minowe. Następnego dnia wyszedł na peł-  
ne wody Morza Północnego, a 14 paździer-  
nika rankiem znalazł się naprzeciw Szko-  
cji w rejonie Firth od Forth. Wywołano  
Anglików otwartym tekstem radiowym.  
Na spotkanie *Orla* wyszedł brytyjski niszc-  
czyciel *Valorous*. Po czterdziestodniowym  
jakże trudnym i niebezpiecznym rejsie  
bojowym *Orzeł* wszedł do bazy w Rosyth  
na wybrzeżu Wielkiej Brytanii.

Tymczasem jednostki niemieckiej ma-  
rynarki wojennej poszukiwały *Orla* na Bał-  
tyku jeszcze do połowy października  
1939 r., podając kilkakrotnie komunikaty  
o jego zatopieniu. Jedna z pierwszych ofi-  
cjalnych wzmianek admiralicji niemiec-  
kiej o przedarciu się *Orla* do Anglii uka-  
zała się dopiero na początku 1941 r. w ar-  
tykule niemieckiego dowódcy sił mino-  
wych, kmdr. Ruge: „...los pięciu polskich  
okrętów podwodnych był następujący:  
*Wilk* mimo pewnych uszkodzeń wywoła-  
nych bombami głębinowymi osiągnął 25  
września 1939 r. jeden z angielskich por-  
tów. To samo udało się 14 października  
okrętowi podwodnemu *Orzeł*, który (...)



pozbawiony odebranych mu map morskich i broni po pełnym przygód, godnym uwagi pod względem morskim i wojskowym rejsie, osiągnął angielskie wybrzeże. Trzy dalsze okręty podwodne zostały internowane w Szwecji”.

*Orzeł* przeszedł remont i modernizację aparatów torpedowych w bazie morskiej w Dundee, gdzie spotkał ponownie *Wilka*. Tamże 14 listopada gen. Władysław Sikorski odznaczył kpt. mar. Jana Grudzińskiego srebrnym krzyżem *Virtuti Militari*, a pozostałych czterech oficerów — Krzyżem Walecznych. Taki sam krzyż otrzymało szesnastu innych członków załogi. Były to pierwsze odznaczenia przyznane w II wojnie światowej oficerom marynarki wojennej. Remont zakończono 1 grudnia, a 8 tego miesiąca kapitan Grudziński otrzymał jedno z najwyższych odznaczeń angielskich *Distinguished Service Order*. W prasie alianckiej ukazało się wiele artykułów i informacji na temat „największej wojennej przygody”, jak nazwano odyseę *Orła*. Wiadomości prasowe o samotnym rajdzie okrętu po wodach opanowanych przez Niemców, o bohaterstwie jego załogi zjednywały Polakom przychylną opinię całego świata, zadawały kłam hitlerowskiej propagandzie wojennej.

Zimą *Orzeł* wychodził wielokrotnie na patrole i służbę konwojową, ale dopiero w piątym patrolu roku 1940 dopisało mu szczęście. 8 kwietnia w południe obserwatorzy *Orła* zauważyli niemiecki statek handlowy *Rio de Janeiro*. *Orzeł* dał sygnał wzywający do zatrzymania się i okazania dokumentów okrętowych, zgodnie z zasadami prawa międzynarodowego. Niemcy jednak zaczęli wywoływać przez radio pomoc, przeciągając jednocześnie spotkanie. O godzinie 11.20 z polskiego okrętu nadano sygnał ostrzegawczy, wzywający do natychmiastowego opuszczenia statku, a gdy minął czas, o godzinie 13.15, *Orzeł* odpalił swoją pierwszą torpedę. Na widok nadciągającej Niemcom pomocy zanurzył się, by w dwie godziny później z pozycji podwodnej posłać drugą torpedę.

Na morzu zaroilo się od rozbitków w mundurach wojsk niemieckich. Wyszło na jaw, że storpedowaną jednostką był nie statek handlowy, lecz transportowiec wojskowy, przewożący żołnierzy i sprzęt wojenny do Norwegii na przygotowywaną przez Hitlera inwazję.

Natychmiastowy meldunek *Orła* o groźbie inwazji na Norwegię został przez admiralicję brytyjską przyjęty z niedowierzaniem, natomiast na właściwe wykorzystanie zdobytej informacji przez rząd norweski było już za późno. 9 kwietnia 1940 r. Niemcy zaatakowali Norwegię. W tym dniu przed południem *Orzeł* wy-

strzelił torpedy do jednego z trzech dozorców niemieckich, przeznaczonych do zwalczania okrętów podwodnych. Natychmiastowy atak lotniczy Luftwaffe uniemożliwił załodze zaobserwowanie wyniku trafienia — okręt musiał zejść poniżej głębokości peryskopowej. Następnego dnia podczas próby ataku torpedowego na duży statek transportowy *Orzeł* został ponownie zaatakowany przez samoloty, a radio niemieckie po raz któryś z rzędu nadało meldunek o zatopieniu tego okrętu podwodnego.

Wiadomość była mylna. Niemieckie dozorcze i ścigacze polowały na okręt w dalszym ciągu i mimo zmiany sektora w dniu 13 kwietnia przez całą dobę był on obrzucany bombami głębinowymi. Następnego dnia *Orzeł* pobił własny rekord zanurzenia, osiągając głębokość 105 metrów. Przebywał w zanurzeniu na różnych głębokościach aż 22 godziny. Po wynurzeniu znów zaatakowany został przez niemiecki samolot. Załoga była już poważnie wyczerpana dwutygodniowym patrolem i powtarzającymi się raz po raz wielogodzinnymi zanurzeniami.

18 maja okręt wrócił do bazy w Rosyth, gdzie stacjonowała II Flotylla Okrętów Podwodnych, do której należał *Orzeł*, noszący znak taktyczny 85-A.

Wieczorem 23 maja ORP *Orzeł* wyszedł w swój siódmy i ostatni patrol na Morze Północne. Niemcy zajęli już Danię, Norwegię, Holandię, Belgię i rozwijali druzgocącą ofensywę we Francji. Panowali także we wschodniej części Morza Północnego, na którym patrole angielskich okrętów podwodnych stawały się coraz trudniejsze.

Pierwszego i drugiego czerwca macierzysta baza nadała dla *Orła* rozkazy o zmianie sektorów, ale szyfrogramy pozostawały bez odpowiedzi. Kolejne dwa rozkazy wzywały okręt do powrotu w dniu 6, najpóźniej 8 czerwca. *Orzeł* nie wracał. 11 czerwca Kierownictwo Polskiej Marynarki Wojennej ogłosiło komunikat: „Z powodu braku jakichkolwiek wiadomości i niewrócenia z patrolu w określonym terminie — okręt podwodny Rzeczypospolitej Polskiej «Orzeł» uważać należy za stracony”. Osobny komunikat ogłosiła Admiralicja Brytyjska.

Strata była bolesna. Z najbardziej prawdopodobnych przyczyn zaginięcia *Orła* należy wymienić trafienie bombą lotniczą w dniu 29 maja w środkowej części Morza Północnego, na co wskazywałyby źródła niemieckie, wejście na minę lub inny nieszczęśliwy wypadek. Ścisłe ustalenie daty i miejsca zatonięcia nie jest możliwe. Dowódca okrę-



tu, kpt. mar. Grudziński, został pośmiertnie awansowany do stopnia komandora podporucznika, a wraz z nim otrzymało awanse 27 innych członków zaginionej załogi. Wszystkim nadano szereg polskich i angielskich odznaczeń. Sześćdziesięcioosobowa załoga spoczęła na dnie, zapisując się w księdze chwały Polskiej Marynarki Wojennej.

## ORZEŁ ŻYJE RAZ JESZCZE

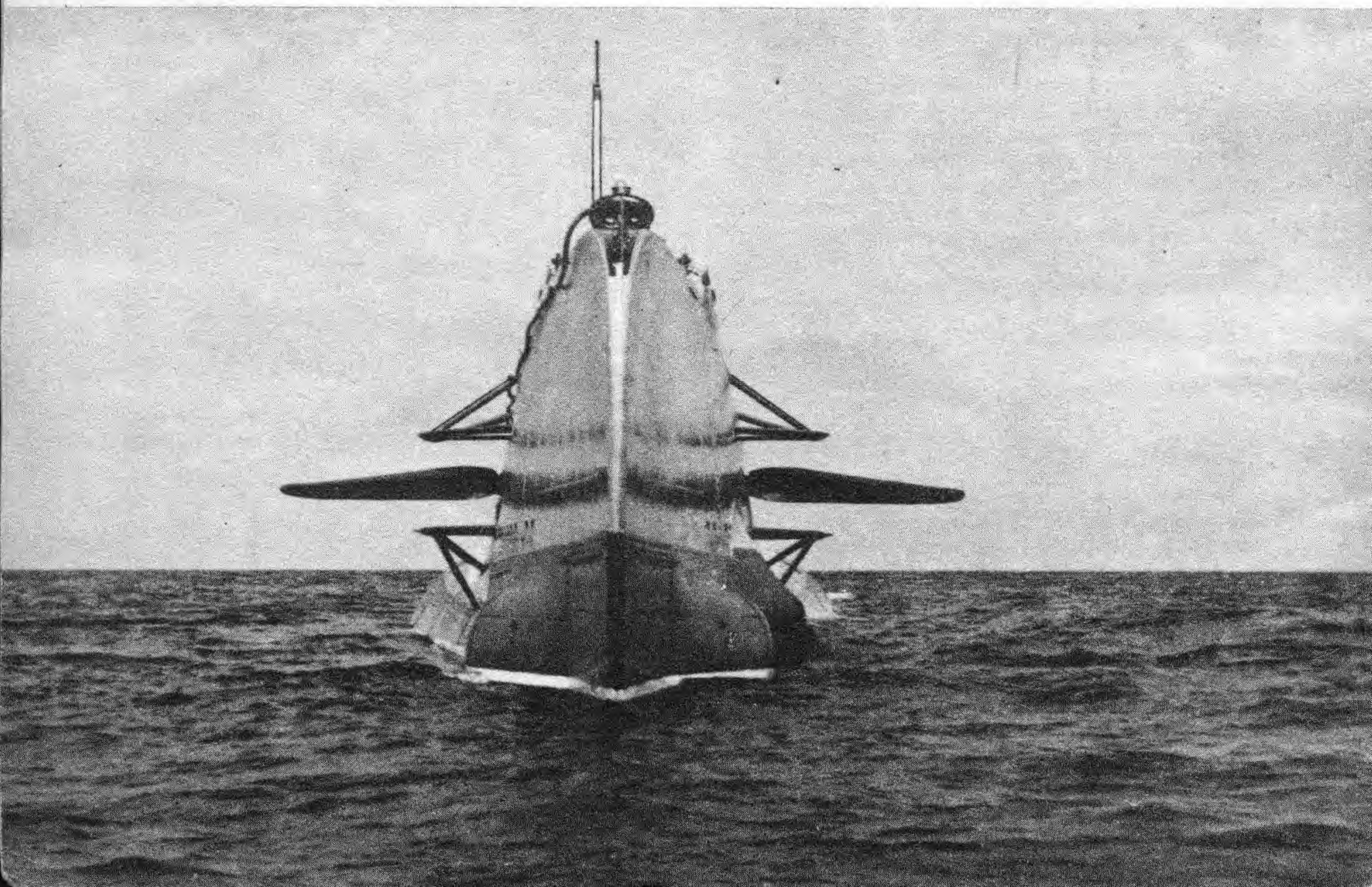
...  
woda aż do Skagerraku  
biało-czerwoną pianę wyrzuca  
na wierzch  
gdy kończy ostatni rozkaz  
jednostka 85-A  
— słyszycie nas?  
niech nikt  
nawet przez sen  
ani jednej łzy  
gdzie my  
sześćdziesięciu czy więcej  
z ORP Orzeł  
z ORP... —

Joanna Kybernet

Pamięć po Orle i jego bohaterskiej załodze przetrwała. Już w 1941 r. ukazał się w W. Brytanii znaczek pocztowy z ORP Orzeł, a na wystawie flot sprzymierzonych otwartej na początku następnego roku, znalazły się słynne mapy porucznika Mokrowskiego. W czasie wojny ukazało się także kilka publikacji polskich i angielskich, a nawet niemieckich. W 1945 r. kmdr ppor. Grudziński został raz jeszcze pośmiertnie odznaczony złotym Krzyżem Virtuti Militari, a w trzy lata później sekretariat Admiralicji Brytyjskiej zawiadomił matkę komandora o nadaniu jej synowi odznaczenia brytyjskiego.

W Polsce Ludowej ukazało się wie-

Dziób okrętu podwodnego Sęp — siostrzanej jednostki Orła (fot. Kazimierz Gosz)





le publikacji o tym okręcie. Nakręcono film pt. „Orzeł”, który ukazuje bez patosu męstwo, dzielność i odwagę załogi.

Po wojnie część okrętów Rzeczypospolitej wróciła do Polski, a z nimi siostrzany okręt *Orla* — ORP *Sęp*, internowany w Szwecji. *Sęp* w zespole polskich okrętów udał się w maju 1968 r. z kurtuazyjną wizytą do Holandii. Stoczniovcy „De Schelde” podziwiali jego stan techniczny, doskonały jeszcze po tylu latach. Do stanu tego przywróciły go ręce polskich stoczniovców i codzienna praca jego sumiennej i troskliwej załogi.

Pamięć *Orla* uczciła Marynarka Wojenna PRL, nadając to imię i przekazując jego tradycje nowemu okrętowi podwodnemu, który wszedł w skład naszych sił morskich. Za każdym razem okręty wojenne PRL przepływając przez akwen, na którym zginął *Orzeł*, składają wieńce w rejonie jego prawdopodobnego miejsca spoczynku.



Okręty wojenne PRL składają wieńce w rejonie prawdopodobnego miejsca spoczynku *Orla*

Na polskim morzu znów czuwa *Orzeł* — spadkobierca tradycji dzielnej załogi i wspaniałego okrętu. Na kiosku *Orla* okrętu Marynarki Wojennej PRL widnieje tablica pamiątkowa, na której wyryte są nazwiska poległej załogi.

Tablica pamiątkowa na okręcie Marynarki Wojennej PRL *Orzeł* z nazwiskami poległej załogi

(fot. Kazimierz Gosz)





**Lista poległych z załogi Orla, z uwzględnieniem niektórych stanowisk służbowych  
(według stanu na dzień 1.9.1939 r.) i awansów pośmiertnych**

- |  |   |
|--|---|
| 1. kmdr ppor. Jan Grudziński — dowódca okrętu                          | 27. bosmanmat Bronisław Prokudowicz — gospodarz prawego Diesla  |
| 2. kpt. mar. Andrzej Piasecki — zastępca dowódcy                       | 28. bosmanmat Tomasz Prządka                                    |
| 3. kpt. mar. Florian Roszak — oficer mechanik                          | 29. bosmanmat Julian Skarbek                                    |
| 4. por. mar. Henryk Kamiński — oficer nawigacyjny                      | 30. bosmanmat Zygmunt Sosnowski                                 |
| 5. por. mar. Marian Tadeusz Mokrski — oficer broni podwodnej           | 31. bosmanmat Wacław Szubert                                    |
| 6. por. mar. Jerzy Sosnowski — pomocnik mechanika                      | 32. bosmanmat Ignacy Świebocki                                  |
| 7. chor. mar. Wacław Foterek — kierownik maszyn                        | 33. bosmanmat Jan Torbus  |
| 8. chor. mar. Józef Stelmaszyk — gospodarz działu broni podwodnej      | 34. mat Paweł Czopp   |
| 9. st. bosman Henryk Kotecki — gospodarz działu łączności              | 35. mat Paweł Górny   |
| 10. st. bosman Władysław Narkiewicz — gospodarz dziobowych ap. torped. | 36. mat Wacław Hałaczek   |
| 11. bosman Józef Adamowicz — gospodarz I baterii akumulatorów          | 37. mat Stefan Janaszek   |
| 12. bosman Jan Brzęczka — gospodarz lewego Diesla                      | 38. mat Józef Kapuściński                                       |
| 13. bosman Wiktor Dąbrowski — gospodarz sieci oświetleniowej           | 39. mat Henryk Rebizant   |
| 14. bosman Aleksander Kamecki — gospodarz działu elektrycznego         | 40. mat Zdzisław Wilwer   |
| 15. bosman Julian Kozowy — nurek okrętowy                              | 41. st. mar. Franciszek Chojecki                                |
| 16. bosman Stanisław Mucha — gospodarz działu hydraulicznego           | 42. st. mar. Alojzy Engelbert Gettka                            |
| 17. bosman Jan Piegza — prawdopodobnie bosman okrętowy                 | 43. st. mar. Henryk Grabowski                                   |
| 18. bosman Stanisław Samotus — gospodarz działu sprężonego powietrza   | 44. st. mar. Roman Hagno  |
| 19. podchorąży mar. Edmund Brocki                                      | 45. st. mar. Wiesław Jakubowski                                 |
| 20. bosmanmat Paweł Giełdoń  | 46. st. mar. Józef Jarmuż                                       |
| 21. bosmanmat Wojciech Hetman  | 47. st. mar. Roman Jasiński                                     |
| 22. bosmanmat Jan Kasprzak   | 48. st. mar. Józef Kłosowicz                                    |
| 23. bosmanmat Edmund Leśniak   | 49. st. mar. Emil Krystek                                       |
| 24. bosmanmat Jan Olejnik  | 50. st. mar. Maksymilian Rudolf Kühn                            |
| 25. bosmanmat Teofil Piechota  | 51. st. mar. Kazimierz Mazurkiewicz                             |
| 26. bosmanmat Teodor Pokrywka — gospodarz II baterii akumulatorów      | 52. st. mar. Mariusz Mączarski                                  |
|  | 53. st. mar. Zdzisław Mońko                                     |
|  | 54. st. mar. Zygmunt Nowak                                      |
|  | 55. st. mar. Leonard Palowicz                                   |
|  | 56. st. mar. Jan Szal   |
|  | 57. st. mar. Piotr Jan Zydrón                                   |
|  | 58. mar. Zbigniew Kawa  |
|  | 59. mar. Józef Prociuk  |
|  | 60. mar. Stanisław Uliczny                                      |
|  | Angielska grupa łącznikowa                                      |
|  | 61. Lieutenant Keith D'Ombrian Nott — dowódca grupy             |
|  | 62. Petty-officer Walter Fordyce Green — podoficer sygnałowy    |
|  | 63. Petty-officer Leslie William Jones — podoficer telegrafista |

**CZEŚĆ ICH PAMIĘCI!**

**LITERATURA OPRACOWANIA**

- Archiwalne plany ORP Orzeł.  
 Ordon Stanisław: *Polska Marynarka Wojenna w latach 1918—1939. Problemy Prawne i Ekonomiczne*. Wyd. Mor., Gdynia 1966.  
 Pertek Jerzy: *Wielkie dni małej floty*. Wyd. Poznańskie. Poznań 1958.  
 Pertek Jerzy: *Dzieje ORP „Orzeł”*. Wyd. Morskie. Gdynia 1961.  
 Romanowski Bolesław: *Torpeda w celu*. Warszawa 1958.  
 Romanowski Bolesław: *Polskie okręty podwodne w II wojnie światowej*. Przegląd Morski nr 6/1958.  
 Rylke Aleksander: *W służbie okrętu*. Wyd. Morskie. Gdynia 1967.  
 Morze — roczniki 1932; 1936; 1939; 1970.

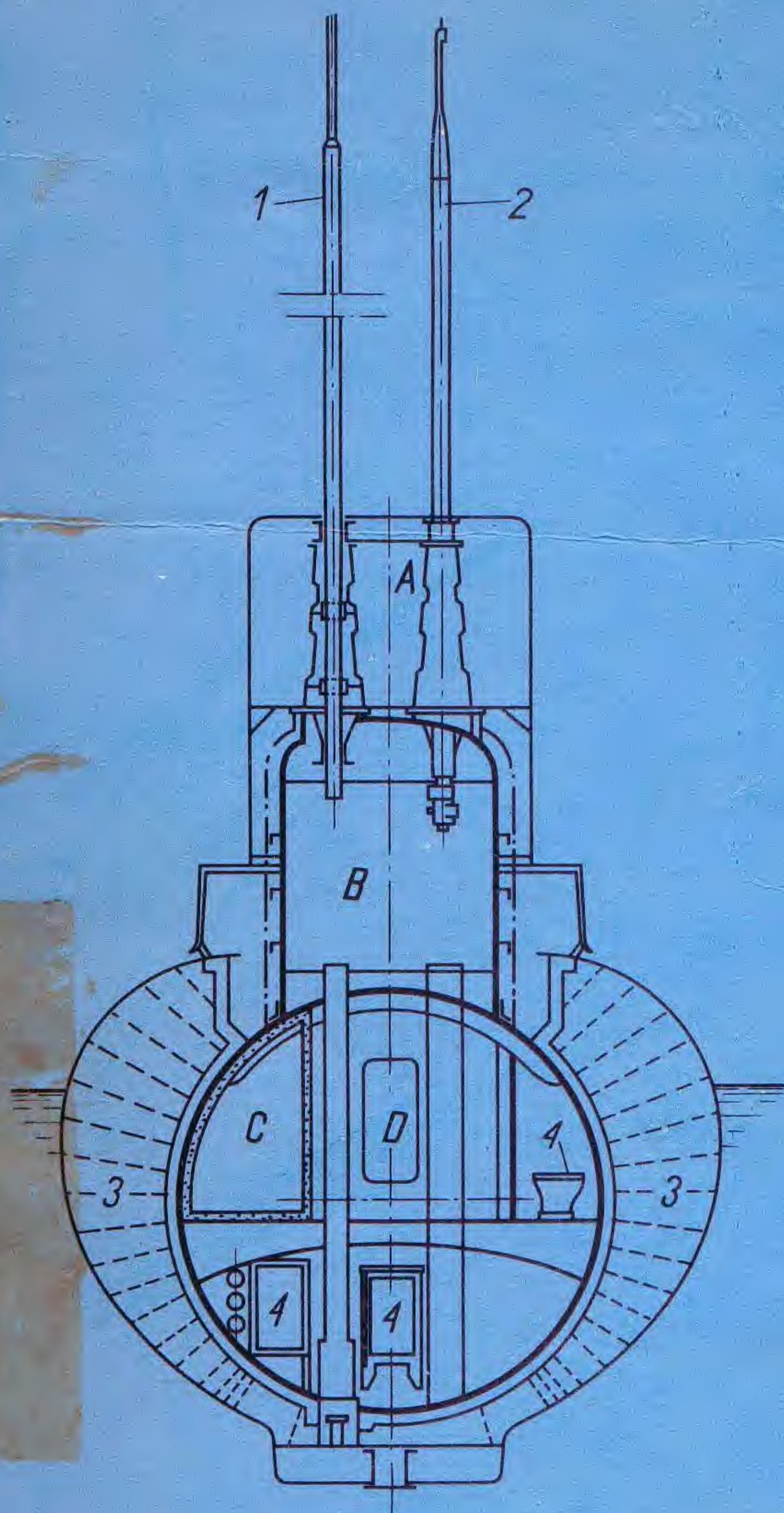
*Pięć tysięcy czterdziesta piąta publikacja Wydawnictwa MON*

Printed in Poland

Wydawnictwo Ministerstwa Obrony Narodowej  
 Warszawa 1972 r. Wydanie I

Nakład 40 000+336 egz. Objętość 3,23 ark. wyd., 1,50 ark. druk. Papier offsetowy III kl. 100 g, format 70×100/16 z Zakładów Celulozowo-Papierniczych im. J. Marchlewskiego we Włocławku. Oddano do składu 24.I.1972 r. Druk ukończono w lipcu 1972 r. Wojskowe Zakłady Graficzne w Warszawie. Zam. nr 79 z dnia 24.01.1972 r. Cena zł 7.—. A-94.





Przekrój poprzeczny przez kiosk Orla:  
 A — nawodne stanowisko dowodzenia;  
 B — zapasowe stanowisko dowodzenia;  
 C — kabina radio; D — centrala pomoc-  
 nicza; 1 — maszt anteny, 2 — peryskopy,  
 3 — zbiorniki balastowe, 4 — urządzenia  
 gospodarcze

#### Ukazały się:

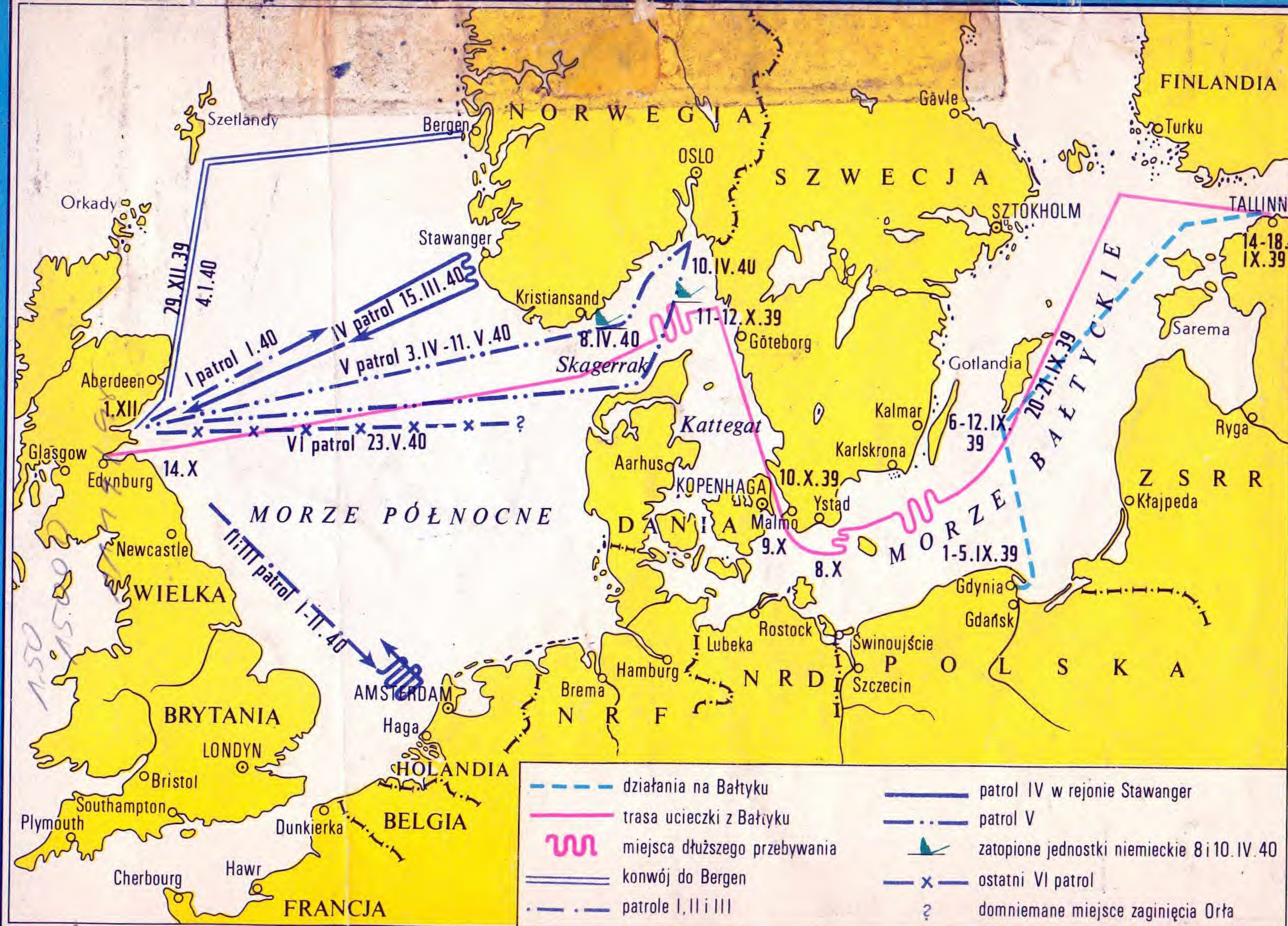
- Czołg średni T-34
- Kontrtorpedowiec „Burza”
- Samolot myśliwski PZL P-24
- Rakieta „Wostok”
- Samolot bombowy PZL-37 „Łoś”
- Niszczyciel „Błyskawica”
- Wyrzutnia rakietowa „Katiusza”
- Działo pancerne SU-85
- Transporter opancerzony „SKOT”
- Samolot szturmowy Ił-2
- Erkaem DP
- Czołg pływający PT-76
- Samolot TS-11 „Iskra”
- Pistolet maszynowy PM-63
- Czołg średni T-54

#### W przygotowaniu

- Samolot myśliwski MiG-15
- Pociąg pancerny „Danuta”
- Czołg lekki 7 TP
- Samolot myśliwski Jak-9
- Mina kontaktowa Wz-08
- Samolot transportowy AN-12
- Samolot myśliwski PZL P-11
- Samolot TS-8 „Bies”
- Okręt szkolny „Iskra”
- Samolot wielozadaniowy „Kukuruźnik”

Żądajcie w księgarniach Domu Książ-  
 ki i kioskach „Ruchu”





Szlak bojowy ORP Orzeł od 1 września roku 1939 do ostatniego patrolu w czerwcu roku 1940